

Alte Rechnungen offen

Kredite aus China belasten die Reformen

David Brewster

Die Absicht der seit 2015 im Amt befindlichen Reformregierung unter Präsident Maithripala Sirisena und Premierminister Ranil Wickremesinghe, zu einer ausbalancierteren Wirtschafts- und Außenpolitik zurückzukehren und die vom Vorgängerregime Rajapaksa betriebene, enge Klammer mit China zu lockern, droht an der Finanzrealität zu scheitern. Mehr als ein Drittel der Einnahmen des Staatshaushaltes muss für die Bedienung chinesischer Kredite aufgewendet werden.

Die Entscheidung an den Wahlurnen 2015 gegen die damalige, autoritäre Regierung, Vetternwirtschaft und ethnisch-religiös betriebene Hetze und die damit verbundene Erwartung an eine demokratische Reform ist möglicherweise langfristiger anzulegen, als den momentanen Akteuren in Sri Lanka vorschwebt. Denn zunächst ist der Preis für die aufwendigen Infrastruktur- und Bauprojekte mit Hilfe chinesischer Kredite zu zahlen. Damit wurden unter anderem ein Hafen, ein Flughafen und ein Cricket-Stadion in Rajapaksas Heimatstadt Hambantota gebaut. Von 36 Prozent Anteil der Außenschulden am Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2010 stieg die Rate auf 94 Prozent im Jahr 2015. Die Tilgung der Kredite aus China beansprucht mehr als ein Drittel der Einnahmen des Staatshaushaltes.

Veränderte Horizonte

Das Vorgängerregime verschwendete die Kredite nicht in nutzlose, weitgehend brachliegende Prestige-

projekte, sondern entkoppelte auch aus politischen Gründen das Land vom Weltmarkt. Das Rajapaksa-Regime erhöhte und erweiterte die Abgaben auf Handelsgüter, so dass ein importiertes Produkt im Durchschnitt mit 30 Prozent Zoll belastet war. Unbeschadet der Kritik an der Weltmarktabhängigkeit von Ländern wie Sri Lanka hat die Politik der höheren Handelsbarrieren die Wirtschaft Sri Lankas nicht nur entglobalisiert, sondern die eigene Wirtschaft benachteiligt. Die Lücken im internationalen Handel wurden von Ländern in der Nachbarschaft oder durch Waren aus China gefüllt, die via Sri Lanka und neu deklariert in den Handel gebracht wurden; etwa bei Fisch.

Nachdem 2015 die ersten Rückzahlungen an China vorgenommen werden mussten, geriet Sri Lanka prompt in eine Zahlungsbilanzkrise. Ein Hilfspaket des IWF in Höhe von 1,5 Milliarden US-Dollar im Juni 2016 konnte die Zahlungsschwierigkeiten zwar abfedern, die Zahlungsverpflichtungen aber nicht aus der Welt schaffen. Die Tilgung stellt nicht nur eine finanzielle Bürde dar, sondern verengt den politischen Entscheidungsspielraum für zukünftige Projekte. Die Forderungen aus den wirtschaftlich desaströsen Projekten in Hambantota wurden beispielweise im Falle des Tiefseehafens mit einer sogenannten Debt-Equity-Swap-Transaktion von der Regierung



(Ex-)Präsident Mahinda Rajapaksa bei einem Treffen mit Liu Yunshan im September 2013

Bild: Mahinda Rajapaksa bei flickr.com
(CC BY-NC 2.0)



Der Hafen von Colombo, Sri Lanka

Bild: wikicommons

Sri Lankas an ein chinesisches Konsortium für 1,1 Milliarden US-Dollar veräußert, die in die Schuldentilgung fließen sollen. Damit gingen allerdings auch 80 Prozent der Geschäftsanteile und damit die Kontrolle über die Hafenanlage an den Investor China Merchants Holdings (International) Company Ltd. über. Das gleiche Unternehmen übrigens, das den Süd-Container-Terminal in Colombo betreibt.

Verschobene Perspektiven

Andererseits fehlen großvolumige, eigene Finanzmittel, um im Wettbewerb mit Singapur etwa den Hafen von Colombo in eigener Regie zu einem Handelsknoten für den Pazifischen und Indischen Ozean ausbauen zu können. Sri Lanka könnte hier mit ausgebildeten Arbeitskräf-

ten und einer vorhandenen Dienstleistungsstruktur zur Versorgung grosser Schiffe ebenso punkten wie das vorhandene Know-how zu den Feldern Logistik, Reparatur, Technik und Finanztransaktionen. Im Frühjahr 2015 musste für das Großprojekt Colombo Port City ein vorläufiger Stopp erlassen werden. Das Vorhaben gehört mit umgerechnet knapp 1,5 Milliarden Dollar zu den größten Projekten, in das chinesische Unternehmen investieren. Der Verdacht auf großangelegte Korruption hatte zum vorläufigen Baustopp geführt. Investor ist der Staatskonzern China Harbour Engineering Company.

Es fehlen Finanzmittel, um etwa den Hafen von Colombo in eigener Regie zu einem Handelsknoten für den Pazifischen und Indischen Ozean ausbauen zu können. Sri Lanka verfügt über gut ausgebildete Arbeitskräfte und eine Dienstleistungsstruktur mit Know-how in Logistik, Reparatur, Technik und Finanztransakti-

onen als Wettbewerbsvorteil. Die Bemühungen um eine Diversifizierung der Wirtschaftsbeziehungen, insbesondere mit Indien, haben noch keine nennenswerten Früchte getragen. Die Regierung in Sri Lanka könnte allerdings die Attraktivität für Investoren erhöhen, indem die Korruption entschiedener bekämpft und der Rechtsstaat wieder hergestellt wird. Hier lassen jedoch Substanz und Dynamik ziemlich zu wünschen übrig.

*Aus dem Englischen übersetzt
von Theodor Rathgeber*

Zum Autor



David Brewster ist leitender wissenschaftlicher Mitarbeiter am National Security College an der Australian National University in Canberra.